VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 15)**

z dnia 29 kwietnia 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 15)

29 kwietnia 2016 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

– odpowiedź Ministra Infrastruktury i Budownictwa na dezyderat nr 1 Komisji w sprawie lądowej infrastruktury dostępowej do portu w Gdyni;

– propozycje tematów kontroli do planu pracy Najwyższej Izby Kontroli na 2017 r.

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Stomma** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Monika Niemiec-Butryn** zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli ze współpracownikiem, **Olga Krasnodębska** naczelnik Wydziału w Departamencie Monitorowania Pomocy Publicznej Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, **Grzegorz Muszyński** członek Zarządu PKP PLK S.A. wraz ze współpracownikiem, **Mariusz Połom** przewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność" oraz **Walery Tankiewicz** wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska** i **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Witam panie i panów posłów. Witam naszych gości: pana Adama Bandosza – wicedyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, pana Jerzego Bazylewicza – głównego specjalistę w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli… Mój kolega państwa przedstawi, jeżeli mogę prosić, bo ja jestem zasapana…

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Oczywiście. Witamy jeszcze raz…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Od trzeciej osoby.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

…w imieniu pani przewodniczącej i prezydium Komisji. Pan Stefan Jarecki – dyrektor Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa, pan Krzysztof Jaworski – naczelnik w Departamencie Kolejnictwa w MIiB, pani Olga Krasnodębska – naczelnik w Departamencie Monitorowania Pomocy Publicznej w Urzędzie Ochrony Konkurencji i Konsumentów, pani Agnieszka Krupa – zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych w MIiB, pani Beata Leszczyńska – zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych w MIiB, pan Michał Mokrzański – zastępca dyrektora Biura Planowania Strategicznego w PKP PLK S.A., pan Grzegorz Muszyński – członek Zarządu PKP PLK S.A., pani Monika Niemiec-Butrym – zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pan Mariusz Połom – przewodniczący Sekcji Krajowej Portów Morskich NSZZ „Solidarność", pani Marta Postuła – zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa w MIiB, pan Piotr Stomma – podsekretarz

stanu w MIiB, pan Walery Tankiewicz – wiceprezes Zarządu, dyrektor ds. Infrastruktury i Zarządzania Majątkiem Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., pan Jerzy Uziębło – dyrektor Biura Kontroli i Audytu Wewnętrznego w MGMiŻŚ, pan Jarosław Waszkiewicz – dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w MIiB, pan Tadeusz Winiarz – wicedyrektor Departamentu Infrastruktury NIK i pan Radosław Wyszomirski – naczelnik Wydziału w Departamencie Dróg Publicznych w MIiB. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję mojemu koledze. Trochę odsapnęłam. Kworum mamy.

Drodzy państwo, w porządku dziennym mamy dwa punkty – rozpatrzenie odpowiedzi Ministra Infrastruktury i Budownictwa na dezyderat nr 1 Komisji w sprawie lądowej infrastruktury dostępowej do portu w Gdyni i rozpatrzenie propozycji tematów kontroli do planu pracy Najwyższej Izby Kontroli na 2017 r. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek. Sprzeciwu nie słyszę. W związku z tym przechodzimy do realizacji punktu pierwszego.

Jako Komisja, na wyjazdowym posiedzeniu w Gdyni, złożyliśmy dezyderat bardzo ważny dla Gdyni, jeżeli chodzi o infrastrukturę od strony lądu, i dostaliśmy odpowiedź. W związku z tym może najpierw poproszę reprezentantów Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, aby pokrótce przedstawili, a również umotywowali i zapewnili nas o tym, że będziemy tę infrastrukturę udoskonalać. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Piotr Stomma:

Szanowna pani przewodnicząca, szanowne panie posłanki i panowie posłowie, dzień dobry. Nie ma wątpliwości, że wielkim priorytetem Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, pana ministra Andrzeja Adamczyka, są zagadnienia dostępu lądowego do portów polskich, w tym w Gdyni. Stanowisko, które do tej pory zostało przedstawione (odpowiedź z dnia 24 marca na dezyderat nr 1 Komisji) należy rozumieć tak, że na dzisiaj jesteśmy jakby notariuszami stanu rzeczy, jaki zastaliśmy w resorcie. Ten stan rzeczy obejmuje też sytuację taką, że poza gestią ministra właściwego do spraw transportu – obecnie jest to minister infrastruktury i budownictwa – są kluczowe decyzje dotyczące finansowania projektów infrastrukturalnych finansowanych ze środków unijnych. Po rozdziale ministerstw, który nastąpił po wyborach, wszystkie kompetencje w tym zakresie ministra właściwego do spraw transportu, jakie ten urząd wniósł do byłego Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, zostały w obecnym Ministerstwie Rozwoju. Prezentując za chwilę najbardziej aktualną informację o stanie spraw w częściach kolejowej i drogowej, bardzo proszę, żeby pamiętać, iż te aspekty finansowe wymagają współpracy Ministerstwa Rozwoju. Myślę, że to będzie konieczne.

Jeżeli Komisja dojdzie do wniosku, że te plany, które zaprezentujemy, powinny być w jakimś stopniu modyfikowane, jest pole do tego. Oczywiście, ministerstwo transportu sprzyja temu. Sami, na zasadzie pewnej weryfikacji tych planów w szczegółach, widzimy potrzebę korekty i bardzo sobie cenimy możliwość rozpoczęcia dialogu z Komisją w tych kwestiach. Ta elastyczność, co będzie widoczne w prezentacji, wynika z tego, że na przykład w odniesieniu do niektórych elementów infrastruktury, jaką się tu zajmujemy, jeszcze nie dokończono studium wykonalności. Czyli, zanim zostanie ogłoszony przetarg, jest możliwość pewnych optymalizacji.

Mówiąc, że jesteśmy trochę notariuszem zastanej sytuacji, nie mam na myśli tego, że nic nie da się zrobić. Mamy pewne pole, oczywiście ograniczone uwarunkowaniami finansowania unijnego, w przypadku którego możliwości są ustalone w dokumentach wynegocjowanych przez poprzedników i uzgodnione przez Komisję Europejską. Elastyczność w tym schemacie finansowania jest ograniczona. Jeżeli byłaby na to zgoda, panie przewodniczący, to w tym momencie chciałbym prosić o to, żebyśmy mogli rozpocząć prezentację.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę. Przypominam tylko, że o godzinie 9.00 mamy głosowania, więc bardzo bym prosiła o prezentację w moim energicznym rytmie. Dobrze?

Podsekretarz stanu w MIiB Piotr Stomma:

Dobrze.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

OK. Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MIiB Piotr Stomma:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Bardzo proszę, część kolejowa, pani dyrektor Marta Postuła… Przepraszam, pan Grzegorz Muszyński, wiceprezes Zarządu PKP PLK S.A. Tak się umówiliśmy. Przepraszam, to moja pomyłka.

Członek Zarządu PKP PLK S.A. Grzegorz Muszyński:

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, stosując się do prośby, żeby było szybko, bez większych wstępów przejdę od razu do mapy. To jest slajd czwarty. Bardzo proszę.

Jak państwo widzą, dzisiaj dojazd do dwóch portów Gdańsk i Gdynia odbywa się linią niebieską 131. Wjeżdżamy w okręg Trójmiasta i to jest właśnie to wąskie gardło, szczególnie, że po jednych torach odbywa się ruch pasażerski i towarowy – jadą towary niebezpieczne – budowane jest centrum handlowe, są kolizje prędkości – inne prędkości towarowych i inne prędkości osobowych – przez co przepustowość linii radykalnie spada.

Linia 201 – oznaczona kolorem czerwonym – ma być tą linią, która to w sposób istotny odciąży i będzie dojazdem do portu gdyńskiego oraz linia 203, która będzie jakby rezerwą linii 131. Przy czym, w przypadku linii 203, jest to elektryfikacja, a w przypadku linii 201, jest to duża, prawdziwa inwestycja – dodanie drugiego toru i elektryfikacja.

Na kolejnym slajdzie widzimy już szczegóły. Chciałbym powiedzieć państwu, że było przeanalizowanych kilka opcji i została wybrana właśnie ta, oznaczona kolorem fioletowym, którą przed chwileczką widzieliśmy jako linię 201 – tutaj też jest tak oznaczona.

Przejdę do finansowania i stanu, w jakim w tym momencie się znajdujemy. Kolejny slajd, proszę. Poprawa dostępu do portu w Gdyni. Całkowity koszt projektu to 850 mln zł. Jest to złożone do CEF – drugi nabór. Jest to w trakcie postępowania, ale jesteśmy przekonani, że te środki otrzymamy. W tej chwili jesteśmy już na poziomie wykonywania projektu.

Kolejna sprawa, to dostęp do portu gdańskiego. Całkowita wartość projektu to 600 mln zł. Tu jesteśmy na etapie studium, ale już na ukończeniu. Jesteśmy w przeddzień ogłoszenia przetargu na wykonanie projektu. I na to też środki CEF – drugi nabór. Liczymy na to, że te pieniądze będą w tym programie przyznane. Jest to dostęp do portu, więc nie budzi to żadnych wątpliwości.

Trudną sprawą jest alternatywny ciąg transportowy Bydgoszcz–Trójmiasto. Całkowity koszt to 1,617 mld zł. I tu jest właśnie problem taki, że 617 w dokumentach implementacyjnych jest wpisane z morskiego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, jest więc problem, skąd to sfinansować. Dzisiaj przyjęliśmy, że będziemy to finansować z budżetu i ewentualnych oszczędności, chyba że będziemy mieć oszczędności w innych projektach, czy też inne projekty będą w gorszej fazie zaawansowania. Wtedy z kolejowego POIiŚ będziemy to przerzucać na tę inwestycję. Jedyny problem, jaki dzisiaj mamy, to sfinansowanie tego.

Kolejna linia, nr 202. Całkowity koszt projektu to 2 mld zł. POIiŚ do 2020 r. Tutaj –szczerze można powiedzieć – jesteśmy w rozsypce, ponieważ jesteśmy na poziomie studium wykonalności. Zatem do projektu jeszcze kawał drogi.

I informacja końcowa. Pierwsza faza dostępu do portu gdyńskiego – 123 mln zł. Jest to ukończona inwestycja. Faza druga – 234 – jest w trakcie, i akurat ta inwestycja – jak można powiedzieć – idzie wzorowo. I to tyle, odnośnie do środków i terminów, w jakich przyszło nam pracować.

Odniosę się jeszcze do CEF, do dwóch pierwszych pozycji. Jak państwo widzą, planowane roboty to 2018–2020, a do 2020 r. CEF musi być rozliczony. Takie są informacje, choć wiemy, że Ministerstwo Rozwoju stara się ten czas przedłużyć. Informacja jest taka, że do 2020 r. musimy te inwestycje wykonać. Czas mega napięty, praca na otwartym organizmie, czyli podczas funkcjonowania portów. Dużo łatwiej jest prowadzić inwestycję tak jak GDDKiA buduje na tak zwanym greenfieldzie, gdzie nie ma drogi. My budujemy

w momencie, kiedy odbywa się regularny ruch. I to jest najtrudniejsze, ale mamy przekonanie odnośnie do tego, że wykonamy to w terminie. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję uprzejmie. Pan minister, proszę.

Podsekretarz stanu w MIiB Piotr Stomma:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Teraz część drogowa. Prezentację przeprowadzi pan dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Jarosław Waszkiewicz.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych MIiB Jarosław Waszkiewicz:

Poproszę pierwszy slajd. Dzień dobry państwu. Szanowni państwo, Wysoka Komisjo, w przypadku połączeń drogowych dostęp do portów Trójmiasta to kwestia układu korytarzy transeuropejskich, kwestia układu sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz ostatnich elementów drogowych dostępu do portu, czyli tak zwanej ostatniej mili do samego portu w Gdańsku czy w Gdyni. Korytarz podstawowy sieci europejskiej TEN-T to korytarz Bałtyk-Adriatyk. Oczywiście, porty i Gdańsk, i Gdynia są bardzo ważnym tego elementem, a połączenia drogowe powinny zapewnić do nich sprawny i szybki dostęp.

Na tym slajdzie widzą państwo mapkę korytarza Bałtyk–Adriatyk, gdzie są przedstawione wszystkie połączenia drogowe i kolejowe. W celu usprawnienia przebiegu tego korytarza i dostępu do portów, w listopadzie 2015 r. zmienione zostało rozporządzenie w sprawie sieci dróg ekspresowych, po to, żeby w rejonie Trójmiasta układ dróg ekspresowych został określony w sposób docelowy, zaliczając do niego dzisiejszą obwodnicę Trójmiasta, nową drogę ekspresową S6 wychodzącą w kierunku Szczecina oraz podłączenie do autostrady A1 i drogi S7 w kierunku Warszawy.

Jeżeli można, następny slajd. Na tym slajdzie przedstawiliśmy mapkę właśnie tych połączeń ekspresowych, wynikających ze zmienionego rozporządzenia. Przestawiona jest Trasa Kaszubska, czyli nowy wylot w kierunku Słupska i Szczecina, nowa obwodnica trójmiejska i istniejąca obwodnica trójmiejska, która zostanie zmieniona, jeśli chodzi o układ dróg ekspresowych i będzie to droga S1 w połączeniu z drogą S6. Widzą również państwo dojazd drogowy już do samego portu w Gdyni, gdzie jest planowane połączenie do portu Gdynia przez węzeł morski z wykorzystaniem tak zwanej Trasy Czerwonej, o czym za chwilę.

Jeśli chodzi o realizację tego, co jest po stronie ministerstwa, czyli budowę układu drogowego autostrad i dróg ekspresowych, to droga ekspresowa S7 oczywiście jest realizowana z tej perspektywy jako priorytet. Wszystkie brakujące odcinki na tym ciągu będą uzupełnione do końca tej perspektywy w całym przebiegu, od Trójmiasta, przez Warszawę, do Krakowa i dalej, do Rabki. Jeśli chodzi o drogę ekspresową S6, również na całym przebiegu łączącym Gdańsk ze Szczecinem, wszystkie odcinki tej trasy są przewidziane do realizacji w tej perspektywie. W większości te odcinki są już na etapie realizacji w zawartych umowach. Pozostałe elementy są w przetargu. Natomiast, jeśli chodzi o połączenie „ostatniej mili", przedstawiamy to na następnym slajdzie.

Do tej pory połączenie „ostatniej mili" do portu w Gdyni składało się z tak zwanej Trasy Kwiatkowskiego oraz OPAT, czyli Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej. Obie te inwestycje zostały zapisane w tak zwanym dokumencie implementacyjnym, czyli dokumencie, który określa priorytety dofinansowania ze środków Unii Europejskiej w obecnej perspektywie jako dostęp do portów. W puli dostępu do portów w POIiŚ miały być finansowane. W związku z powstaniem koncepcji Trasy Czerwonej, wiele rzeczy powinno na nowo zostać przygotowanych i zmienionych, jeśli chodzi o dostęp do środków unijnych. I to przedstawiamy już na następnym slajdzie.

W październiku podpisano list intencyjny z panem prezydentem miasta Gdyni – z panem prezydentem jesteśmy w stałym kontakcie – żeby umożliwić realizację Trasy Czerwonej jako fragmentu OPAT, a jednocześnie zobaczyć, co można zrobić z Trasą Kwiatkowskiego. Ze strony pana prezydenta jest oczywiście konieczność opracowania koncepcji i studium wykonalności dla przebiegu Trasy Czerwonej. Ze strony ministra – pan minister deklaruje oczywiście poparcie w dostępie do środków unijnych Connecting Europe Facility, czyli w nowym instrumencie CEF Komisji Europejskiej, jak i w konkursach, które są przewidziane w POIiŚ. W ostatnim czasie Ministerstwo skierowało

również do pana prezydenta Gdyni pismo, w którym zadeklarowało możliwość zaliczenia Trasy Czerwonej do dróg krajowych po jej finalizacji i oddaniu. Jednak ostatecznie należy mieć na uwadze to, że ten ostatni odcinek, „ostatnia mila", Trasa Czerwona, jest w granicach miasta prezydenckiego i jest to odpowiedzialność pana prezydenta, żeby zrealizować tę inwestycję, natomiast rząd zrobi wszystko, żeby poprzeć starania pana prezydenta i umożliwić zapewnienie finansowania. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z pań i panów posłów chciałby zabrać głos? Nie ma zgłoszeń. W związku z tym, szanowni państwo, musimy poddać pod głosowanie tę odpowiedź na dezyderat.

Kto z państwa jest za przyjęciem odpowiedzi na dezyderat? (8) Kto jest przeciw? (0) Kto się wstrzymał? (1) Dziękuję.

Panie ministrze, będę chciała zorganizować wspólne posiedzenie w tej sprawie, jeżeli chodzi o Ministerstwa Rozwoju oraz Infrastruktury i Budownictwa, dlatego, że to dla nas jest bardzo ważna sprawa. Być może wtedy będzie szersza dyskusja, bo rozumiem, że studium wykonalności i wszelkiego rodzaju korespondencja i dokumenty mają jakiś czasowy rozkład, plan. Chciałabym też, żeby pan wskazał jak to wygląda – potem, po posiedzeniu Komisji, czy teraz – żebyśmy mogli w sensowny sposób zorganizować posiedzenie i nie powtarzać już informacji, jakie znamy, tylko pójść do przodu i na bieżąco, bo portem jesteśmy bardzo zainteresowani. Dla nas są to priorytety, bez których… Nie tylko Gdynia. To jest interes całej Polski, żeby się rozwijały. My mamy świadomość standardu Trasy Kwiatkowskiego, ale możemy sobie wyobrazić, co nas czeka bez niej i bez innych dojazdów. Będziemy więc tutaj państwa zapraszać, prosić i – przepraszam – gnieść, żeby można było spokojnie, w sensownej perspektywie myśleć o sprawnej pracy naszego ukochanego portu gdyńskiego. Oczywiście, gdańskiego też. Ja jestem gdynianką, więc uprawiam tu trochę prywaty, ale to jest naturalne ze względu na miejsce zamieszkania. O Elblągu mówiliśmy dużo, będziemy jechać do Szczecina, więc jesteśmy zainteresowani…

Jeżeli chodzi o punkt pierwszy, bardzo państwu dziękuję za przybycie, przekazanie informacji i liczę na współpracę na przyszłość. Proszę być w gotowości. Dziękujemy również panu wiceprezesowi Portu Gdynia za to, że przyjechał, że się pofatygował. Jeżeli ma pan coś do dodania w tej kwestii, to bardzo proszę.

Wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Walery Tankiewicz:

Tak. Ostatnie zdanie wypowiedziane przez pana ministra jest kluczowe, czyli odnośnie do wsparcia w finansowaniu, i nie tylko w zakresie środków unijnych, z takiego czy innego źródła, czy z POIiŚ czy CEF, ale również w zakresie wkładu krajowego, bo przy szacowanej obecnie skali inwestycji rzędu 1,3–1,5 mld zł to nawet 15% wkładu krajowego jest ponad siły zarówno portu, jak i gminy. Tak więc na to finansowanie trzeba też patrzeć w całości kosztów. Ponieważ część tej trasy przebiega w granicach administracyjnych portu, port w jakiejś mierze też może w tym partycypować. Oczywiście, nie mogę się wypowiadać w imieniu gminy, ale jestem przekonany, na podstawie dotychczasowych doświadczeń, że również… Jednak wielkość wkładu krajowego przerasta możliwości każdego z tych podmiotów.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan minister, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIiB Piotr Stomma:

Bardzo krótko. W naszej prezentacji było wskazywane, jaka jest kompetencja odnośnie do finansowania. Ze strony ministerstwa nastąpił ruch zmieniający zasady systemowe obecnie obowiązujące, czyli, chcemy większą część układu drogowego objąć kategorią dróg krajowych, ale tutaj są granice elastyczności. Właśnie przekraczamy pewne granice i nie wszystko jest możliwe. Po prostu budżet państwa ma ograniczenia, wszystkie źródła finansowe w kraju mają swoje ograniczenia i minister właściwy do spraw transportu jest tylko beneficjentem decyzji, przede wszystkim Ministerstwa Rozwoju i Ministerstwa Finansów. Tak więc, pani przewodnicząca, to było oczywiście samo sedno. Żeby posunąć

sprawy naprzód, potrzeba tej współpracy, uzgodnienia możliwości i oczywiście wpisujemy się w ten scenariusz.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo dziękuję. Dlatego z Ministerstwem Rozwoju również będę na ten temat dyskutować. I na koniec, bardzo proszę…

Członek Zarządu PKP PLK S.A. Grzegorz Muszyński:

Ostatnia sekwencja. Dołączę się do głosu pana ministra, który wspomniał o ministrze Adamczyku. Faktycznie, na pierwszym spotkaniu w styczniu minister wyznaczył główne kierunki i północ-południe, czyli udostępnienie portów, to jest – tak powiem – priorytet priorytetów, jakie mamy realizować. Te projekty po prostu muszą się udać. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Tym optymistycznym akcentem zakończymy pierwszy punkt. Będziemy go kontynuować. Dziękuję za pierwszą część, panie i panowie posłowie, i przechodzimy do następnej – propozycje tematów kontroli NIK na 2017 r.

Szanowni państwo, do Komisji wpłynęły propozycje od pana Wilka, pana Kobylarza i mojej skromnej osoby. Jeżeli ktoś z panów chciałby zabrać głos… Bardzo proszę, pan poseł Misiło.

Poseł Piotr Misiło (N):

Czy ja mogę teraz, w formie ustnej, złożyć propozycję? Tak. Chciałbym prosić o to, aby Komisja wystąpiła do Najwyższej Izby Kontroli o zbadanie Stoczni Remontowej „Gryfia" w Szczecinie. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy jeszcze ktoś z państwa? Pan poseł Wilk? Nie. To ja mam propozycje takie. Panie wysyłały te propozycje? Tak. Państwo dostali te propozycje. Tego jest sporo. Ja jeszcze ze swojej strony dołączę propozycje. Jest to „Budowa stopnia wodnego w Malczycach". Wydaje mi się, że jeżeli chodzi o kontrolę NIK, to posiedzenia Komisji pokazały nam, gdzie ta kontrola jest niezbędna, jeżeli chodzi o fundusze już zaangażowane i względy bezpieczeństwa, które są priorytetem, a mogą być bolesne w skutkach, jeżeli chodzi o zastosowanie pewnych materiałów budowlanych przy niektórych inwestycjach. Druga – to „Program Operacyjny Rybactwo i Morze, osie czwarta i piąta". Jak państwo wiedzą, mamy z rybakami o czym rozmawiać. „Budowa zbiornika wodnego Racibórz" i „Zbadanie inwestycji w zakresie ochrony brzegów morskich Urzędu Morskiego w Słupsku". To są propozycje z mojej strony. Proszę, pan poseł Zaremba.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Chciałbym dołożyć do tej listy wniosek o kontrolę Najwyższej Izby Kontroli w Szczecińskim Parku Przemysłowym w latach 2010–2015 włącznie. Szczeciński Park Przemysłowy funkcjonuje na terenach Stoczni Szczecińskiej i kontrola wszelkich aspektów działalności jest jak najbardziej potrzebna. Działy się tam rzeczy bardzo ciekawe, ale w negatywnym znaczeniu. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Drodzy państwo, widzę, że jeszcze na tablecie są pozycje od pana posła Kobylarza. Nie ma pana posła, więc trudno jest mi… Mam pytanie do mojego kolegi, Tadeusza Aziewicza. Czy pan poseł też zgłasza jakieś tematy? Pytam, bo tych tematów jest bardzo dużo…

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Nie zgłaszam.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Rozumiem, że my NIK-owi możemy przekazać wszystkie nasze propozycje, jest natomiast kwestia możliwości wykonania. Czy pan proponuje, żebyśmy jako prezydium o jakichś priorytetach zdecydowali, czy przekazać… Właśnie, dobrze.

To w takim razie, zapytam, czy ktoś z pań i panów posłów jest przeciw tym propozycjom, które członkowie Komisji złożyli. Nie. Jeżeli nie, to rozumiem, że mogę przekazać

je w takim kształcie. Bardzo dziękuję za pomoc, panie wiceprzewodniczący, i dziękuję paniom i panom posłom z udział w posiedzeniu Komisji…

Jeszcze pan się zgłasza. Bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli Tomasz Emiljan:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Panie i panowie posłowie, Tomasz Emiljan, Departament Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli. Miałbym tylko jedną gorącą prośbę, po analizie tych materiałów, które dostaliśmy w dniu wczorajszym. Gdyby była możliwość, przynajmniej w przypadku niektórych tematów… Na przykład, temat, który został tu zaproponowany. Zacytuję, żeby to unaocznić: „Sprawdzenie zgodności przepisów portowych dla portów morskich ze stanem faktycznym". Gdybyśmy mogli trochę ściślej doprecyzować, o co nam chodzi, bo nie chciałbym, żebyśmy potem, przy naszych pracach, skierowali się w innym kierunku niż była intencja składającego propozycję. Dobrze?

To samo dotyczyłoby propozycji kontroli stoczni remontowej. To też jest hasło bardzo ogólne rzucone przez pana posła. To jest tak szeroka działalność, że dobrze by było, gdybyśmy mogli się jakoś ukierunkować.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

No właśnie. Przepraszam, bo mamy szanownych gości. Bardzo dobrze, że pan jest. Rozumiem, że liczba tematów nie jest dla państwa problemem, tylko chodzi o ich uściślenie. Najwyższej będziemy w kontakcie i na bieżąco będziemy to konsultować. To może pan poseł ad vocem, bo jest z tego terenu. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Ustosunkowując się, bo z ramienia załogi byłem przez cztery miesiąc członkiem rady nadzorczej Stoczni Remontowej „Gryfia", jak najbardziej popieram wniosek kolegi, dlatego że tam zakres spraw, jakie się działy i podejmowanych decyzji, jest bardzo szeroki. Mógłbym dzisiaj przez dwie godziny referować, na które obszary państwo powinni wejść, tak jak w przypadku SPP… Tak, całość. Po prostu całość – szczególnie uwzględniając politykę finansową, politykę pozyskiwania zamówień – realizacji zleceń, planów dwóch poprzednich zarządów dotyczących rozwoju firmy etc. Dość powiedzieć, że Stocznia Remontowa „Gryfia" wykonywała usługi będąc de facto wypożyczalnią sprzętu, natomiast – oczywiście, tym zajmują się już dzisiaj i inne organa – cały łańcuszek pośredników i prywatnych podmiotów żył z tej stoczni. Jeśli mamy do czynienia z remontem statku – już ostatnie zdanie, pani przewodnicząca – który ma być kontraktem rentownym dla stoczni remontowej, to remont musi być wykonany od stępki, poprzez wymianę automatyki, aż po dach nadbudówki. Inaczej to nie ma sensu, bo to się nie zamyka. Niestety, było inaczej. Państwo, jako Izba, mają instrumenty, żeby to sprawdzić, a materiał jest bardzo ciekawy.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Jeszcze pan poseł Misiło. Bardzo proszę.

Poseł Piotr Misiło (N):

Odpowiadając na pana pytanie – ja przed chwilą doprecyzowałem dość szczegółowo, o jakie elementy kontroli chodzi. Chodzi generalnie o sytuację finansową, ale także o zdiagnozowanie, jak wygląda struktura zadłużenia, jak wygląda sytuacja z hipotekami na poszczególne elementy, które są składnikiem majątku, czy one są zastawione, czy nie (chodzi o rzeczy ruchome i nieruchome), jakie są weksle i na co, żebyśmy po prostu mieli przejrzysty obraz. Tak jak się wchodzi do firmy i robi na początku badanie standingu, tak tu też chcielibyśmy w sposób zobiektywizowany zobaczyć, jak wygląda sytuacja „Gryfii" wielopłaszczyznowo. Zatem elementy operacyjne interesują mnie nieco mniej, bo tym – jak powiedział mój przedmowca – zajmują się inne organa, a ja bym chciał zobaczyć jak to wygląda od strony faktycznej, na podstawie liczb.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy są jeszcze jakieś uwagi? Bardzo proszę.

Przewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność” Mariusz Połom:

Dzień dobry. Witam państwa. Mariusz Połom, przewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich. Na wstępie chciałbym podziękować pani przewodniczącej i Szanownej Komisji za zaproszenie na dzisiejsze posiedzenie.

W imieniu kolegów z portu gdańskiego chciałbym ponowić apel związków zawodowych działających w Spółce Port Gdański Eksploatacja o zajęcie się problemem zbyt wysokich, a można nawet powiedzieć wyniszczających stawek dzierżawy terenów, na których ta Spółka funkcjonuje. Stawki te zostały wprowadzone w 2014 r., pomimo obowiązującej umowy podpisanej do 2022 r. Związane to było z toczącym się wtedy procesem prywatyzacji. Związki zawodowe wtedy wskazywały, wyrażały opinię, że nowe stawki powinny obowiązywać od momentu podpisania umowy prywatyzacyjnej z nowym inwestorem. Jak wiemy, do tej prywatyzacji nie doszło. Spółka na początek roku zanotowała straty. Pomimo poczynionych oszczędności, wstrzymania bieżących remontów, spadku liczby zatrudnionych z powodu odejścia pracowników na emeryturę, w spółce dzieje się źle. Ta spółka generuje stratę.

Związki zawodowe działające w firmie uważają, że jedynym rozwiązaniem, aby uratować przedsiębiorstwo, a także miejsca pracy dla pracowników, jest renegocjacja umowy na dzierżawę i powrót do poprzednich stawek. Dodatkowo sytuację spółki pogarsza proceder polegający na tym, że Zarząd Morskiego Portu Gdańsk udziela statusu operatora portowego firmom, które nie posiadają odpowiedniej infrastruktury i zaplecza personalnego do prowadzenia usług przeładunkowych. Firmy te nie posiadają właściwych struktur, zaniżają koszty obsługi przeładunków, sięgają po podwykonawców. Praktyka taka prowadzi do eliminowania spółki Eksploatacja z dotychczasowych usług obsługi ładunków. Podobnie dzieje się też w innych portach Gdańska, Gdyni i Szczecina, a związane jest to z zatrudnieniem, na przykład, agencji pracy tymczasowej. W tym kontekście bardzo ważne jest, aby zostały wydane akty wykonawcze do Konwencji MOP nr 137, które określiłyby szczegółowo warunki uzyskiwania takiej certyfikacji operatora portowego czy też określiłyby warunki wykonywania zawodu doker.

I na koniec informacja pozytywna, jak myślę, że w dniu 21 kwietnia, po ponad rocznych negocjacjach, został podpisany przez pracodawcę – zarząd DCT S.A. i Komisję Zakładową NSZZ „Solidarność” zakładowy układ zbiorowy pracy dla pracowników DCT w terminalu kontenerowym w Gdańsku oraz porozumienie kończące spór zbiorowy. Podpisanie porozumienia otwiera drogę do właściwego, opartego na poszanowaniu praw, ułożenia relacji pomiędzy pracodawcą a związkami zawodowymi, dla wspólnego działania, dla dobra wszystkich pracowników DCT. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję panu bardzo. Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Bardzo proszę.

Dyrektor departamentu NIK Tomasz Emiljan:

Dziękuję uprzejmie, pani przewodnicząca. Ja tylko jedno zdanie komentarza. Po pierwsze, chciałbym bardzo podziękować za te zgłoszone tematy. My je bardzo wnikliwie przeanalizujemy. Chciałbym tylko podkreślić dwie rzeczy. To znaczy, że nie wiem, na ile będziemy w stanie przeprowadzić kontrole, na przykład – tak jak tutaj pan poseł zaproponował – w całym zakresie działalności, zwłaszcza, jeżeli inne służby prowadzą kontrole. Będziemy musieli zaczekać na ich wyniki, bo nie możemy się z tymi działaniami pokrywać.

Po drugie, chciałbym powiedzieć, że w ostatnich latach przeprowadziliśmy kilkanaście kontroli w zakresie tematyki objętej działalnością Komisji. Co prawda Komisja działa od niedawna, ale my prowadziliśmy kontrole dotyczące gospodarki morskiej, ochrony brzegów morskich i działalności portów. W związku z tym chciałbym tylko powiedzieć, że te tematy, które zostaną potem wyłonione ostatecznie do kontroli, będziemy musieli „przefiltrować” pod kątem tego, co do tej pory robiliśmy, bo nie możemy permanentnie prowadzić kontroli w tych samych zakresach. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Tak, rozmawialiśmy nawet przy ustawie o brzegach morskich. Rzeczywiście były tam elementy… Zgadza się. Jest podstawa do zaproszenia państwa do zabrania głosu w innych kwestiach związanych z kontrolą w portach. Dziękuję bardzo za tę uwagę. Rzeczywiście tak jest. Proszę więc przeanalizować pozostałe aspekty. Będziemy wdzięczni.

Dziękuję wobec tego gościom i państwu posłom. Miłego dnia. Zapraszam na następne posiedzenie Komisji, przypominam, wyjazdowe, do Szczecina, 9 maja.